

**PELAKSANAAN PEMBERIAN GANTI RUGI TERHADAP PENGGUNA
JASA ANGKUTAN PENYEBERANGAN AKIBAT KECELAKAAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG API-API**



**Diajukan Sebagai Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**

Oleh :

LEONARDO WIRAUTAMA. S

02011381621370

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
PALEMBANG**

2020

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : LEONARDO WIRAUTAMA.S

NIM : 02011381621370

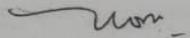
JURUSAN : HUKUM PERDATA

Judul Skripsi

PELAKSANAAN PEMBERIAN GANTI RUGI TERHADAP PENGGUNA JASA
ANGKUTAN PENYEBERANGAN AKIBAT KECELAKAAN KAPAL DI PELABUHAN
TANJUNG API-API

Telah diuji dan lulus dalam Sidang Ujian Komprehensif pada tanggal 11 April 2020
dan dinyatakan memenuhi syarat memperoleh Gelar Sarjana Hukum
pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

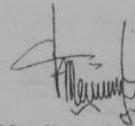
Pembimbing Utama,



Arfianna Novera, S.H.,M.Hum

NIP.195711031988032001

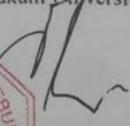
Pembimbing Pembantu,



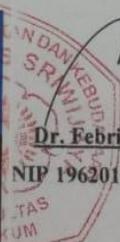
Hj. Mardiana, S.H.,M.H

NIP.198208112014042001

Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya,



Dr. Febrin, S.H.,M.S.
NIP 196201311989031001



SURAT PERNYATAAN

Nama Mahasiswa : LEONARDO WIRAUTAMA.S
Nomor Induk Mahasiswa : 02011381621370
Tempat/Tgl.Lahir : Medan, 14 Juli 1998
Fakultas : Hukum
Strata Pendidikan : S1
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Perdata

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikian pernyataan ini telah saya buat dengan sebenarnya. Apabila terbukti saya telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Palembang, 2020



LEONARDO WIRAUTAMA.S

NIM 02011381621370

MOTTO:

BERJUANG 4 TAHUN SUKSES 40 TAHUN

“Hargai lah waktu semaksimal mungkin dan hadapi lah
Semua tantangan yang ada guna menaklukkan keras nya
dunia kerja yang akan menanti”

Skripsi ini kupersembahkan untuk :

- ❖ **Orang tua tercinta**
- ❖ **Adikku tersayang**
- ❖ **Sahabat-Sahabatku**
- ❖ **ALSA LC UNSRI**
- ❖ **Almamaterku**

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan yang Maha Esa yang telah memberikan kesempatan, kekuatan, dan kesehatan serta segala berkat dan rahmatnya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan mengangkat judul mengenai **“Pelaksanaan Pemberian Ganti Rugi Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Penyeberangan Akibat Kecelakaan Kapal di Pelabuhan Tanjung Api-Api”**. Penulis skripsi ini ditulis dalam rangka untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

Kelancaran penulisan skripsi ini selain atas limpahan karunia dari Tuhan yang Maha Esa juga atas dukungan orang tua, pembimbing, dan juga teman-teman sehingga pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada semua pihak yang telah membantu dan memberikan dukungan selama penulisan skripsi ini. Penulis berharap skripsi ini nantinya dapat bermanfaat bagi siapa saja yang membacanya.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberkahi dan melindungi kita semua Amin.

Palembang, 2020

LEONARDO WIRAUTAMA.S

NIM 02011381621370

UCAPAN TERIMA KASIH

Pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak atas bantuan, bimbingan, dan saran yang telah diberikan dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Bapak Dr. Febrian, S.H., M.S, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
2. Bapak Dr. Mada Apriandi Zuhir, S.H., MCL., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
3. Bapak Dr. Ridwan, S.H., M.Hum, selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
4. Bapak Drs. H. Murzal, S.H., M.Hum., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
5. Ibu Arfianna Novera, S.H.,M.Hum, selaku Pembimbing I, yang telah membimbing penulis sehingga menyelesaikan skripsi ini;
6. Ibu Hj.Mardiana, S.H.,M.H. selaku Pembimbing II, yang telah membimbing penulis sehingga menyelesaikan skripsi ini;
7. Bapak Akhmad Idris, S.H.,M.H, selaku Pembimbing Akademik Penulis, yang telah memberikan masukan dan semangatnya;
8. Ibu Hj. Yunial Laila Mutiari, S.H.,M.Hum, selaku dosen yang penuh perhatian;
9. Terima kasih yang tidak terhingga kepada Papa dan Mamaku Tercinta, Mangasi Sinaga S.E,S.H,M.M dan Sari Bulan Limbong, S.H.,M.Kn. yang telah menyediakan waktunya selalu mendoakan saya untuk dimudahkan segala urusannya dan mendoakan anaknya agar dapat sukses dikemudian hari serta memberikan semangat dan dukungannya;

10. Terima Kasih buat adik-adik ku tercinta Elsa Sundari yang sedang menempu pendidikan D3 Teknik Mesin Perkapalan dan Adikku Arta Glorry Sinaga masih SMP
11. OM Elba dan Bu Elba yang telah membantu sampai skripsi ini selesai;
12. OM Zulkaranin dan OM Gunawan yang telah memberikan masukkan dan data dalam menyelesaikan skripsi ini;
13. Bang Yunus dan Kak Thomas yang telah memberikan semangat dan perhatian dalam menyelesaikan skripsi ini;
14. Wak Nasrun Umar selaku Sekda Sumsel, yang telah memberikan semangat dan dorongan;
15. Pak Nelson selaku Kepala Dinas Perhubungan Sumsel, yang telah memberikan semangat dan dorongan;
16. Terima kasih kepada teman-teman saya Kevin, Jansen, Irfan, Rijal, Simon, Vikram, Adjie, Bimo, Aren, Yosep, Lendera, Robi yang telah memberikan semangat sehingga saya dapat menyelesaikan perkuliahan ini;
17. Serta semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu-persatu dalam skripsi ini, yang telah banyak membantu baik secara moril dan materil dalam menyelesaikan skripsi ini, nama kalian tetap tertulis di dalam hati saya.

Semoga perbuatan yang baik semua pihak menimbulkan rejeki yang berlipat-lipat dan penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis, pembaca dan bagi pihak-pihak yang membutuhkannya

Palembang, 2020

Leonardo WiraUtama. S

NIM. 02011381621370

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN.....	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR	v
UCAPAN TERIMAKASIH	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
ABSTRAK	xii

BAB I.PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian.....	11
E. Ruang Lingkup.....	11
F. Kerangka Teori	12
G. Metode Penelitian.....	22

BAB II.TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang Angkutan, Pengguna Jasa Angkutan Penyeberangan dan Perusahaan Angkutan Penyeberangan.....	28
1. Pengertian Angkutan.....	28
2. Fungsi dan Tujuan Angkutan	30
3. Pengertian dan Pengaturan Pengguna Jasa Angkutan Penyeberangan .	32
4. Pengertian dan Pengaturan Perusahaan Angkutan Penyeberangan	33

B. Tinjauan Umum tentang Perbuatan Melanggar Hukum.....	34
1. Pengertian Perbuatan Melanggar Hukum	34
2. Unsur-Unsur Perbuatan Melanggar Hukum.....	34
3. Perbuatan Melanggar Hukum di tinjau dari Undang-Undang Perlindungan Konsumen	36
4. Perbuatan Melanggar Hukum di tinjau dari Undang-Undang Pelayaran	40
C. Tinjauan Umum tentang Asuransi	41
1. Pengertian Asuransi.....	41
2. Tujuan Asuransi	42
3. Fungsi Asuransi.....	43
4. Jenis Asuransi.....	44
D. Tinjauan Umum tentang Ganti Rugi	45
1. Pengertian Ganti Rugi	45
2. Unsur-Unsur Ganti Rugi.....	46
3. Sebab timbulnya Ganti Rugi	46
4. Bentuk dan Jenis Ganti Rugi.....	47

BAB III. PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Penyeberangan terhadap Pengguna Jasa akibat Kecelakaan Kapal di Pelabuhan Tanjung Api-Api	54
B. Pelaksanaan Pemberian Ganti Rugi terhadap Pengguna Jasa Angkutan Penyeberangan akibat Kecelakaan Kapal di Pelabuhan Tanjung Api-Api	66

BAB IV.PENUTUP

A. Kesimpulan	86
B. Saran	87
DAFTAR PUSTAKA	88

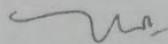
LAMPIRAN

ABSTRAK

Penelitian dengan judul "Pelaksanaan Pemberian Ganti Rugi Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Penyeberangan Akibat Kecelakaan Kapal di Pelabuhan Tanjung Api-Api" dengan metode penelitian empiris, yang dilakukan dengan menggunakan fakta-fakta empiris yang diambil dari pelabuhan tanjung api-api, yang didapat dari wawancara maupun dokumen yang terdapat pada pelabuhan tanjung api-api. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan angkutan terhadap pengguna jasa angkutan penyeberangan akibat kecelakaan kapal, serta untuk mengetahui pelaksanaan pemberian ganti rugi terhadap pengguna jasa angkutan penyeberangan akibat kecelakaan kapal. Dengan meneliti apa yang melatarbelakangi tanggung jawab pemilik kapal dan pelaksanaan ganti rugi terhadap pengguna jasa angkutan penyeberangan dan menganalisis kesesuaian dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 40 ayat (1) dan (2). Hasil penelitian ini adalah pelaksanaan pemberian ganti rugi terhadap pengguna jasa angkutan penyeberangan akibat kecelakaan kapal di Pelabuhan Tanjung Api-Api yang pada dasarnya tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 40 ayat (1) dan (2) yang seharusnya Perusahaan Angkutan di Perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang serta barang yang diangkut dengan mengasuransikan seluruh tanggung jawab melalui Asuransi JasaRahaja dan Asuransi JasaRahaja Putera sebagai jaminan untuk melindungi seluruh penumpang dan barang yang diangkut, apabila terjadi kecelakaan kapal. Saran dari peneliti adalah perlu adanya pengecekan kapal sebelum berlayar apakah kapal layak atau tidak.

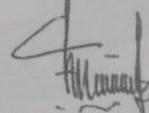
Kata Kunci : Pengguna Jasa, Perusahaan Angkutan, Pemberian Ganti Rugi

Pembimbing Utama



Arfianna Novera, S.H., M.Hum.
NIP.195711031988032001

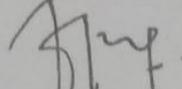
Pembimbing Pembantu



Hj. Mardiana, S.H., M.H.
NIP.198208112014042001

Mengetahui,

Ketua Bagian Hukum Perdata



Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum.
NIP.196511011992032001

BAB I

PENDAHULUAN

A.Latar Belakang

Angkutan merupakan pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Angkutan banyak digunakan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Adapun fungsi angkutan sebagai alat untuk mencapai daerah tujuan wisata dan alat bergerak selama berada di wilayah tujuan wisata tersebut.¹

Sama halnya pelabuhan tanjung api-api yang berlokasi di Kabupaten Banyuasin, Sumatera Selatan yang menghubungkan Tanjung Kalian, Pulau Bangka yang menjadi penghubung kedua provinsi.

Di pelabuhan tanjung Api-Api terdapat dua jenis kapal yang digunakan untuk mengantarkan penumpang dan barang yang diangkut antara lain :

- a. Kapal Roro (*Rol on Rol off*), adalah kapal dengan pintu/ ramp ada dua depan/haluan dan belakang/ buritan.
- b. Kapal LCT (*Landing Craft Tank*), adalah jenis kapal dengan hanya satu pintu.

¹ Ismayanti, *pengantar pariwisata*, Jakarta, Grasindo, 2005. Hlm 23

Menyadari pentingnya peran transportasi sebagai bentuk modal transportasi, penyelenggaraannya harus ditata dalam wujud satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya yang wajar serta terjangkau oleh daya beli masyarakat.² Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pasal 6 tentang Pelayaran, Indonesia memiliki 3 jenis angkutan di perairan yaitu :

- a) Angkutan Laut;
- b) Angkutan Sungai dan Danau;
- c) Angkutan Penyeberangan.

Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Kayong Utara yang bertolak dari Tanjung kalian kandas di perairan Tanjung Siapi-api, Palembang, Sumatera Selatan. Didalam manifest kapal terdapat 8 truk, 1 mobil, 2 sepeda motor yang ikut tenggelam dan juga dari total 30 penumpang dalam keadaan selamat, namun 1 ABK(Anak Buah Kapal) menjadi korban jiwa akibat kecelakaan kapal.³

Akibat dari kecelakaan kapal tersebut maka, tak terpenuhinya undang-undang nomor 17 tahun 2008 pasal 40 ayat (1) dan (2) tentang Pelayaran yang mengatakan bahwa Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan

² *Ibid*, Hal. 25

³ Danu Darmarjati” *Kapal Kandas di Perairan Palembang , 8 Truk Ikut Terbalik*” di akses dari, <https://news.detik.com/berita/kapal-kandas-di-perairan-palembang-8-truk-ikut-terbalik>., pada tanggal tanggal 21 September 2019 pukul 14.00

keamanan penumpang dan barang yang diangkutnya serta perusahaan angkutan diperaikan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak yang telah disepakati.

Dalam hal kecelakaan Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Kayong Utara kita bisa melihat siapa saja yang menjadi pihak terkait dalam perjanjian pengangkutan, menurut Hasim Purba dalam perjanjian pengangkutan barang pihak yang terkait terdiri dari :

- a) Pihak pengangkut (penyedia jasa angkutan), yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan.
- b) Pihak pengguna barang (pengguna jasa angkutan), yakni pihak yang berkewajiban untuk membayar kewajiban tarif angkutan sesuai yang telah disepakati dan berhak memperoleh pelayanan jasa angkutan atas barang dikirimnya.
- c) Pihak penerima barang (pengguna jasa angkutan), yakni sama dengan pihak pengirim barang dalam hal ini penerima dan pengirim adalah merupakan subjek berbeda. Namun ada kalanya pihak pengirim barang juga sebagai penerima barang yang diangkut ketempat tujuan.⁴

⁴ Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Perspektif Teori dan Praktek, Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005, Hal 3

Sedangkan dalam hal penumpang, maka pihak yang terkait adalah :

- a) Pihak pengangkut (penyedia jasa angkutan) yakni pihak yang berkewajiban memberikan jasa pelayanan, jasa angkutan penumpang dan berhak atas menerima pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai yang ditetapkan.
- b) Pihak penumpang (pengguna jasa angkutan) yakni pihak yang berhak atas mendapatkan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang ditetapkan.⁵

Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem hukum yang mempunyai unsur-unsur sistem, yaitu⁶:

- a) Subjek (pelaku) hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian dan pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan.
- b) Status pelaku hukum pengangkutan, khususnya selalu berstatus perusahaan badan hukum atau bukan badan hukum.
- c) Objek hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.
- d) Peristiwa hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.
- e) Hubungan hukum pengangkutan, yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan.

Karena Laut adalah merupakan sebagian dari isi permukaan bumi dan penuh resiko ketidakpastian maka sifat hukum laut adalah sebagai pelengkap, kalau ada

⁵ *Ibid*, Hal 4

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT.Citra Aditya Bakti, 2008, Hlm 12

sesuatu yang semula dapat diatur, maka ketentuan-ketentuan yang sifatnya mutlak, yang artinya ketentuan tersebut tidak dapat dikesampingkan.⁷

Dalam angkutan penyeberangan ini kita akan menggunakan Kapal, dengan ini kita harus mengetahui apa yang menjadi pengertian kapal tersebut. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 104 Tahun 2017 Pasal 1 ayat (4) tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan. Kapal Angkutan Penyeberangan adalah Kapal Motor Penyeberangan (KMP) yang merupakan kendaraan air yang digerakkan tenaga mekanik, berfungsi sebagai jembatan bergerak untuk mengangkut penumpang dan kendaraan berserta muatannya yang masuk dan keluar melalui pintu rampa yang berbeda, memiliki konstruksi lambung dasar ganda (*double bottom*) serta memiliki paling sedikit 2 mesin induk.

Adapun peraturan-peraturan yang mengatur tentang angkutan penyeberangan ini adalah :

- a) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
- b) Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian;
- c) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang;

⁷ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2007, Hal.215

- d) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyabandaran dan Otoritas Pelabuhan;
- e) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
- f) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2016 tentang Daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan Penyeberangan;
- g) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2016 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan;
- h) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal;
- i) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2017 tentang tarif angkutan penyeberangan;
- j) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran;
- k) Peraturan Menteri Keuangan 15/ PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara;

- 1) Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Selatan No.4 tahun 2018 Tanggal 18 Juli tentang Retribusi Jasa Usaha.

Dalam Angkutan Penyebaran, salah satu faktor yang terpenting adalah kapal. Karena pengangkutan barang atau penumpang yang melalui transportasi laut, membutuhkan kapal sebagai pendukungnya. Selain itu dapat memuat yang cukup besar, kapal juga memiliki perlengkapan dan alat kelengkapan yang memadai. Adapun yang dimaksud dengan kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dipermukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Atas dasar hal-hal tersebut di atas, maka disusunlah Undang-Undang tentang Pelayaran, yang merupakan penyempurnaan dan kodifikasi, agar penyelenggaraan pelayaran dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa, dan negara, menumpuk dan mengembangkan jiwa bahari, dengan mengutamakan kepentingan umum, dan kelesatarian lingkungan, koordinasi antar pusat dan daerah serta antara instansi, sektor, dan antar unsur terkait serta pertahanan keamanan negara.⁸

Jika berbicara mengenai kapal, erat kaitannya dengan adanya penumpang. Penumpang tersebut berasal dari suatu perjanjian terkait yang terdapat dalam tiket.

⁸ *Ibid*, hlm 26

Baik penumpang maupun Pihak yang menyediakan sarana transportasi laut seperti Pelabuhan Tanjung Api-Api yang telah mengikatkan Hak dan Kewajibannya masing-masing dalam angkutan penyeberangan, penumpang menjadi tanggung jawab yang sangat penting, itu dikarenakan kemungkinan resiko atas suatu kecelakaan kapal yang sudah menjadi tanggung jawab perusahaan angkutan penyeberangan untuk menanggung resiko yang dialami para penumpang angkutan penyeberangan, Atau dengan kata lain antara penumpang dengan penyedia jasa angkutan penyeberangan mempunyai hubungan hukum antar keduanya, atas dasar mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu prestasi dari yang lain, yang lain berkewajiban melaksanakan dan bertanggung jawab atas suatu prestasi.⁹

Sejalan dengan berkembangnya kebutuhan masyarakat, maka penggunaan akan transportasi akan semakin meningkat terlebih transportasi laut. Tetapi perkembangan kebutuhan atau perkembangan perekonomian di Indonesia, tidak di barengi dengan perkembangan sarana dan prasarana keselamatan transportasi laut. Masih banyak terjadi kecelakaan terhadap angkutan penyeberangan, Kecelakaan tersebut disebabkan oleh berbagai faktor. Ada yang disebabkan oleh kondisi kapal yang tidak layak jalan, Faktor teknis, human error dan lain-lain. Kecelakaan tersebut tidak lepas dari adanya korban, baik korban yang mengalami luka-luka, korban yang

⁹ Subekti, *Hukum Perjanjian, Intermasa*, Jakarta, 1996, hlm.1

meninggal dunia, maupun korban yang mengalami trauma. Korban tersebut ada yang berasal dari penumpang maupun awak kapal.¹⁰

Perusahaan angkutan penyeberangan seharusnya bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan yang diangkut diatas kapal. Tanggung jawab yang dimaksud dapat berupa ganti rugi materiil maupun immateriil yang dialami pengguna jasa angkutan penyeberangan.¹¹ Adapun kematian atau lukannya penumpang yang diangkut, musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang, serta kerugian pihak ketiga.¹² Biasanya tanggung jawab dari pihak yang menyediakan jasa angkutan penyeberangan bagi penumpang yang mengalami luka-luka atau cacat sementara akan ditanggung biaya pengobatan sampai sembuh. Jika suatu kecelakaan kapal menimbulkan korban jiwa, maka pihak keluarga korban yang meninggal dunia akan mendapatkan santunan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan penyeberangan seperti Pelabuhan Tanjung Api-Api. Santunan itu sendiri bermacam-macam jenis dan jumlahnya, tergantung dari kerugian yang dialami pengguna jasa dan juga tergantung dari kebijakan penyediaan angkutan penyeberangan. Maka dari itulah, pihak penyedia angkutan penyeberangan berkewajiban memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa angkutan penyeberangan. Karena fasilitas ataupun pelayanan yang diberikan oleh pihak pengangkut sudah menjadi kewajiban yang dimuat dalam sebuah tiket tersebut.

¹⁰ Hendrawan, Andi, *Analisis Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga*, Journal Saintara Vol 3 No.2, 2019, hlm 54

¹¹ Utomo, Hari, *Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal*, Journal Legislasi Indonesia Vol.14 No 1, 2017, hlm 70

¹² Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pasal 41

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang tersebut diatas, maka permasalahan yang akan dibahas pada skripsi ini adalah :

1. Bagaimanakah tanggung jawab perusahaan angkutan penyeberangan terhadap pengguna jasa akibat kecelakaan kapal di pelabuhan tanjung api-api ?
2. Bagaimanakah pelaksanaan pemberian ganti rugi terhadap pengguna jasa angkutan penyeberangan akibat kecelakaan kapal di pelabuhan tanjung api-api ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tanggung jawab perusahaan angkutan penyeberangan terhadap pengguna jasa yang mengalami kecelakaan kapal di pelabuhan tanjung api-api.
2. Untuk mengetahui pelaksanaan pemberian ganti rugi terhadap pengguna jasa angkutan penyeberangan akibat kecelakaan kapal di pelabuhan tanjung api-api.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis untuk menambah pengetahuan penulis tentang bagaimana pelaksanaan pemberian ganti rugi terhadap pengguna jasa

angkutan penyeberangan dipelabuhan tanjung api-api dan juga menambah cakrawala berfikir serta sumbangan pemikiran tentang tanggung jawab perusahaan angkutan penyeberangan terhadap pengguna jasa yang mengalami kecelakaan kapal.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, untuk dapat memberikan pemikiran juridis dan masukan-masukan yang bermanfaat demi perkembangan ilmu pengetahuan terhadap pengguna jasa angkutan penyeberangan akibat kecelakaan kapal.

E. Ruang Lingkup

Pembatasan Masalah Latar belakang masalah yang telah dibahas diatas, maka perlu kiranya masalah yang akan diteliti harus dibatasi, pembatasan masalah penelitian ditujukan agar permasalahan tidak terlalu luas sehingga dapat lebih fokus dalam pelaksanaan dan pembahasannya. Dalam penelitian ini, penulis membatasi pada angkutan penyeberangan yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Api-Api Provinsi Sumatera Selatan yaitu mengenai pelaksanaan ganti rugi terhadap pengguna jasa angkutan penyeberangan akibat kecelakaan kapal.

F. Kerangka Teori

1. Tanggung Jawab

Ada dua isitilah yang mengacu pada Tanggung jawab dalam kamus hukum, yaitu *liability dan responsibility*.¹³ *Liability* merupakan isitilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter resiko atau tanggung, yang pasti yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, biaya atau keadaan yang menciptakan kewajiban untuk melaksanakan undang-undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggung jawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban dalam bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, isitilah *liability* mengacu pada pertanggung jawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek hukum, sedangkan isitilah *responsibility* mengacu pada pertanggung jawaban politik.¹⁴

Mengenai persoalan tanggung jawab pejabat menurut Kranenburg dan Vegtig ada dua teori yang melandasinya yaitu:

- a. *Teori fautes personalles*, yaitu teori yang mengatakan bahwa kerugian terhadap pihak ketiga dibebankan kepada pejabat yang

¹³ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Ui Press, Jakarta, 1984, hlm 133

¹⁴ *Ibid*, hal.335-337

karena perbuatannya itu telah menimbulkan kerugian. Dalam teori ini beban tanggung jawab ditujukan pada manusia selaku pribadi atau individu.

- b. *Teori fautes de services*, yaitu teori yang mengatakan bahwa kerugian terhadap ketiga dibebankan pada instansi dari pejabat yang bersangkutan. Menurut teori ini tanggung jawab dibebankan kepada jabatan. Dalam penerapannya, kerugian yang timbul itu disesuaikan pula apakah kesalahan yang dilakukan itu merupakan kesalahan berat atau kesalahan ringan, dimana berat dan ringannya suatu kesalahan berimpikasi pada tanggung jawab yang harus ditanggung.¹⁵

Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut :¹⁶

- 1) Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Unsur Kesalahan

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability*), yaitu prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawabannya secara hukum jika memenuhi kesalahan yang dilakukannya.

¹⁵ *Ibid*, hlm.365

¹⁶ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Edisi Revisi, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta, 2006 ,hlm.73-79

Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang lebih dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melanggar hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok, yaitu:

- a) adanya perbuatan;
- b) adanya unsur kesalahan;
- c) adanya kerugian yang diderita;
- d) adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Yang dimaksud kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian hukum tidak hanya bertentangan dengan undang-undang tetapi juga kepatutan dan kesusilaan dalam masyarakat.

2) Prinsip Praduga Untuk Selalu Bertanggung Jawab

Prinsip ini menyatakan bahwa tergugat selalu dianggap bertanggung, sampai ia dapat membuktikan bahwa tidak bersalah. Kata “dianggap” pada prinsip “*presumption of liability*” adalah penting, karena ada kesempatan tergugat membebaskan diri dari tanggung jawab, yaitu dalam hal ia dapat membuktikan bahwa ia telah “mengambil” semua tindakan yang diperlukan untuk menghindari terjadinya kerugian.¹⁷

¹⁷ E.Suherman, *Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan*, Cet II, Alumni, Bandung, 1979, hlm 21

Dalam prinsip ini, beban dalam pembuktiannya ada pada pihak tergugat. Dalam hal ini tampak beban pembuktian terbalik (*omkering van bewijlast*). Hal ini pastinya bertentangan pada asas hukum praduga tidak bersalah (*presumption of innocence*). Namun jika diterapkan dalam kasus konsumen akan tampak asas demikian cukup signifikan. Tergugat harus bisa menghadirkan bukti-bukti bahwasanya dirinya tidak bersalah. Tentu saja konsumen tidak dapat sembarangan mengajukan gugatan. Posisi konsumen sebagai penggugat selalu terbuka untuk digugat balik oleh pelaku usaha, jika ia gagal menunjukkan dan membuktikan kesalahan tergugat.

3) Prinsip Praduga Untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab

Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip yang kedua, prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab hanya dikenal dalam ruang lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas. Contoh dari penerapan prinsip ini adalah pada hukum pengangkutan. Kehilangan atau kerusakan pada barang bawaan baik itu bagasi pesawat maupun barang yang dipegang pada konsumen, yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini pengangkut tau penyedia jasa (pelaku usaha) tidak dapat dimintakan pertanggung jawabannya. Pihak yang dibebankan untuk pembuktian kesalahan itu ada pada pengguna jasa atau konsumen.

4) Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability*) sering disamakan dengan prinsip tanggung jawab abolut (*absolute liability*). Walaupun demikian ada pula para ahli yang membedakan kedua terminologi diatas. Ada pendapat yang menyatakan, tanggung jawab mutlak adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan bukan sebagai faktor yang menentukan. Namun ada pengecualian-pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari beban tanggung jawab, misalnya pada keadaan memaksa. Sebaliknya *absolute liability* adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.¹⁸

Menurut E.Suherman, *strict liability* disamakan dengan *absolute liability*, dalam prinsip ini tidak ada kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, kecuali apabila keugian itu timbul karena kesalahan pihak yang dirugikan sendiri. Tanggung jawab adalah mutlak.¹⁹

5) Prinsip Tanggung Jawab Dengan Pembatasan

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*) ini sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk

¹⁸ *Ibid*, hlm.23

¹⁹ *Ibid*, hlm.23

dicantumkan sebagai klausula eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya. Dalam Perjanjian cuci cetak gambar, misalnya ditentukan, bila gambar yang ingin dicuci atau dicetak itu hilang atau rusak akibat ada file yang hilang atau rusak (dalam hal ini berkaitan dengan kesalahan petugas), maka si konsumen hanya dibatasi ganti rugi kerugian sebesar sepuluh kali harga satu nol.

Tanggung jawab (*responsibility*) merupakan suatu gambaran tingkah laku manusia itu sendiri. Penampilan tingkah laku manusia terkait dengan kontrol jiwanya, merupakan bagian dari wujud pertimbangan intelektualnya atau mentalnya. Bila mana suatu keputusan telah diambil atau ditolak, sudah seharusnya bagian dari tanggung jawab dan akibat pilihannya. Tidak ada alasan lain mengapa hal itu dilakukan atau ditinggalkan. Keputusan tersebut dianggap telah dipimpin oleh kesadaran intelektualnya.²⁰ Tanggung Jawab dalam arti hukum adalah tindakan yang benar-benar terkait dengan hak dan kewajibannya, bukan dalam arti tanggung jawab yang terkait dengan gejolak jiwa sesaat atau yang tidak disadari akibat dari perbuatannya.

Dalam memberikan pelayanannya, profesional itu bertanggung jawab kepada diri sendiri dan kepada masyarakat sekitar. Bertanggung jawab kepada diri sendiri, artinya apa yang ia kerjakan karena integritas moral, intelektual dan profesional sebagai pola dari kehidupannya. Dalam memberikan

²⁰ Masyhur Efendi, *Dimensi /Dinamika Hak Asasi Manusia Dalam Hukum Nasional Dan Internasional*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994, hlm.121

pelayanan sebagai bagian dari kehidupannya. Dalam memberikan pelayanan, seorang profesional selalu mempertahankan nilai-nilai luhur profesi sesuai dengan tuntutan kewajiban hati nuraninya, bukan hanya sekedar hobi semata. Bertanggung jawab kepada masyarakat, artinya kesediaan memberikan pelayanan sebaik mungkin tanpa membedakan tarif dan pelayanan Cuma-Cuma serta menghasilkan layanan yang bermutu dan berkualitas serta berdampak positif bagi masyarakat. Pelayanan yang diberikan tidak semata-mata bermotif mencari keuntungan yang sebesar-sebesarnya, melainkan juga pengabdian kepada sesama manusia. Bertanggung jawab juga berani mengganggu segala resiko yang timbul dari pelayanannya itu. Kelalaian dalam melaksanakan profesi menimbulkan dampak yang membahayakan atau mungkin merugikan diri, orang lain dan berdosa kepada Tuhan.²¹

2. Teori Perlindungan Hukum

Perlindungan Hukum adalah segala upaya pemenuh hak dan pemberian bantuan untuk memberikan rasa aman kepada saksi dan/atau korban, perlindungan hukum korban kejahatan sebagai bagian dari perlindungan masyarakat, dapat diwujudkan dalam berbagai bentuk, seperti melalui pemberian restitusi, kompensasi, pelayanan medis, dan bantuan hukum.²²

²¹ Abdulkadir Muhamad, *Etika Profesi Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm.60

²² Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Ui Press, Jakarta, 1984, hlm 133

Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum atau dengan kata lain perlindungan hukum adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun.²³

Di dalam perlindungan hukum hal terpenting ialah melindungi subyek-subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku dan dipaksa dalam pelaksanaannya dengan pemberian sanksi. Perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi dua, yaitu.²⁴:

a. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dalam rangka mencegah sebelumnya terjadinya pelanggaran. Pelanggaran Hal ini terdapat di dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud mencegah terjadinya pelanggaran serta memberikan batasan-batasan dalam melakukan suatu kewajiban.

²³ Satjipto Rahardjo, *Ilmu hukum*, Bandung:Citra Aditya Bakti, Cetakan ke V 2000, hlm 74

²⁴ Muchsin, *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, Surakarta:magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, 2003, hlm 20

b. Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif merupakan perlindungan akhir berupa saksi denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.²⁵

Hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan individu, agar kepentingan individu terlindungi, hukum harus dilaksanakan secara profesional. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung normal, damai, dan tertib. Hukum yang telah dilanggar harus ditegakkan melalui penegakkan hukum. Penegakkan hukum menghendaki kepastian hukum, kepastian hukum merupakan perlindungan yustisiabel terhadap tindakan sewenang-wenang.

Masyarakat mengharapkan adanya kepastian hukum karena dengan adanya kepastian hukum masyarakat akan tertib, aman, dan damai. Masyarakat mengharapkan manfaat dalam pelaksanaan penegakkan hukum. Agar terciptanya keadaan yang aman dan kondusif tanpa menimbulkan keresahan yang ada di dalam masyarakat. Hukum dapat melindungi hak dan kewajiban yang melekat di setiap individu dalam kenyataan yang semestinya, dengan perlindungan hukum yang kokoh akan terwujud tujuan hukum secara umum, ketertiban, keamanan,

²⁵ Satjipto Rahardjo, *Ilmu hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, Cetakan ke-V 2000.hlm 74

ketentraman, kesejahteraan, kedamaian, kebenaran, dan keadilan.²⁶ Aturan hukum baik berupa undang-undang maupun hukum tidak tertulis, dengan demikian, berisi aturan-aturan yang bersifat umum yang menjadi pedoman bagi individu dalam beretika dan bertingkah laku dalam hidup bermasyarakat, baik dalam hubungan dengan sesama maupun dalam berkehidupan di masyarakat.

Aturan-aturan itu menjadi batasan bagi masyarakat dalam bertindak terhadap individu. Adanya aturan semacam itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum. Dengan demikian kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu pertama, adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa saja yang boleh atau tidak boleh dilakukan dan dua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh Negara terhadap Individu. Kepastian Hukum bukan berupa pasal dan ayat dalam undang-undang, melainkan juga adanya konsistensi dan integritas dalam putusan hakim yang satu dengan hakim yang lainnya untuk kasus serupa yang telah diputuskan.²⁷

²⁶ Mutansyir Rizal, *Refleksi Filosofis Atas Perkembangan Ilmu-ilmu Humaniora*, Jurnal Filsafat Jilid 35 No 3 Desember 2003, hlm 3

²⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar ilmu Hukum*, Jakarta, Kencana, 2008, hlm 157-158

G. METODE PENELITIAN

1. Tipe Penelitian

Jenis penelitian ini Permasalahan yang telah dirumuskan diatas akan dijawab atau dipecahkan dengan menggunakan metode metode Yuridis Empiris (*Penelitian Lapangan / Field Research*), yaitu menggunakan kasus hukum empiris berupa perilaku hukum masyarakat, pokok kajiannya adalah hukum yang dikonsepsikan sebagai perilaku nyata sebagai gejala sosial yang sifatnya tidak tertulis, yang dialami setiap orang dalam hubungan hidup bermasyarakat. Sumber data penelitian hukum empiris tidak bertolak pada hukum positif yang tertulis, melainkan hasil observasi di lokasi penelitian. Adapun penulis juga menggunakan pendekatan yuridis normatif (*Penelitian Perpustakaan /Library Research*), Penelitian yang menunjuk perpustakaan sebagai tempat dilaksanakannya suatu dan penelitian. Sebenarnya penelitian mutlak menggunakan kepustakaan sebagai sumber data sekunder. Ditempat inilah diperoleh hasil-hasil penelitian dalam bentuk tulisan yang sangat berguna bagi mereka yang sedang melaksanakan penelitian. Peneliti dapat memilih dan menelaah bahan-bahan kepustakaan hukum yang diperlukan guna dapat memecahkan dan menjawab permasalahan penelitian yang dilaksanakan.²⁸

²⁸ Tampil Anshari Siregar, *Metodologi Penelitian Hukum Penulisan Skripsi*, Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005, hlm 21

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini berfokus pada daerah Pelabuhan Tanjung Api-Api Kabupaten Banyuasin, Rimau Sumsang, Palembang Provinsi Sumatera Selatan.

3. Pendekatan Penelitian

Pada penulisan skripsi ini, pendekatan yang digunakan peneliti adalah dengan cara pendekatan undang-undang (*Statue approach*)²⁹, pendekatan kasus (*case approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan undang-undang yaitu dilakukan dengan menganalisis semua undang-undang, sementara untuk penelitian kasus menggunakan kasus-kasus seperti yang terdapat pada latar belakang masalah ini dan peraturan yang berhubungan dengan isu hukum dalam penelitian ini konsep bertujuan untuk mempelajari atau melihat pandangan-pandangan dan doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.³⁰

4. Jenis dan Sumber Data

Sumber dalam penelitan ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer adalah yang diperoleh secara langsung dari sumber utama yakni para pihak yang menjadi subjek dari penelitian ini. Data primer dalam penelitian ini adalah data yang dihasilkan melalui wawancara langsung dengan Bapak Zulkarnain dan Bapak Gunawan selaku otoritas pelabuhan

²⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana, 2011, hlm 92

³⁰ Amirudin dan Zainal Askin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta : Rajawali Press.2010, Hlm. 90

tanjung api-api.³¹Sedangkan data sekunder yaitu data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang terkait, buku yang berkaitan dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi, peraturan perundang-undangan,data sekunder terdiri dari:³²

a. Bahan Hukum Primer, yaitu ketentuan-ketentuan yang tertuang dalam peraturan perundang-undangan yang mempunyai kekuatan hukum yang mengikat yaitu :

- 1) KUH Perdata, KUHD;
- 2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, LN Nomor 64, TLN Nomor 4849;
- 3) Undang-Undang nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian, LN Nomor 337, TLN Nomor 5618;
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, LN Nomor 28, TLN Nomor 2720;
- 5) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyabandaran dan Otoritas Pelabuhan, LN Nomor 629, TLN Nomor 1401;

³¹ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm 75

³² *Ibid*, hlm 76

- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan, LN Nomor 224;
- 7) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2016 tentang Daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan Penyeberangan, LN Nomor 413;
- 8) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal, LN Nomor 1428;
- 9) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan, LN Nomor 1411;
- 10) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2017 tentang tarif angkutan penyeberangan, LN Nomor 603;
- 11) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, LN Nomor 1193;
- 12) Peraturan Menteri Keuangan 15/ PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di

Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara,
LN Nomor 278 ;

13) Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Selatan No.4 tahun 2018
Tanggal 18 Juli tentang Retribusi Jasa Usaha.

5. Teknik Penentuan Sample

Dalam penelitian ini sampelnya adalah angkutan penyeberangan yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Api-Api, Sumatera Selatan Sedangkan sampel penelitiannya akan diambil dengan cara Snowball Sampling, yaitu pengambilan sample berdasarkan wawancara dengan Bapak Zulkarnain selaku kepala Pelabuhan Tanjung Api-Api dan Bapak Gunawan yang selaku Kepala Tata Usaha Negara dianggap memiliki pengetahuan dan pengalaman berkenaan dengan pelaksanaan pemberian ganti rugi.

6. Teknik Pengumpulan dan Pengelolaan data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh data primer tersebut adalah dengan melakukan pengamatan atau observasi dan wawancara kepada Bapak Zulkarnain selaku Kepala Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api, Sumatera Selatan dan Bapak Gunawan selaku Kepala Tata Usaha Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api-Api, Sumatera Selatan mengenai tanggung jawab dan ganti rugi tersebut. Wawancara tersebut merupakan wawancara berencana, yaitu wawancara yang dilakukan dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah disusun sebelumnya.

7. Teknik Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan untuk menjawab permasalahan yang diteliti dilakukan dengan menerapkan metode secara induktif yaitu proses penalaran untuk menarik kesimpulan berupa prinsip atau sikap yang berlaku khusus berdasarkan atau fakta-fakta yang bersifat umum dan pengembangan konsep yang didasarkan atas data yang ada, mengikuti desain penelitian yang fleksibel sesuai dengan konteknya.

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku-buku

Abdulkadir Muhammad, 2008, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti

_____, 2004, Hukum Asuransi Indonesia. PT Citra Aditya Bhakti. Bandung

_____, 2001, Etika Profesi Hukum, Bandung:Citra Aditya Bakti

_____, 1991, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti

Amirudin dan Zainal Askin, 2010, Pengantar Metode Penelitian Hukum, Jakarta : Rajawali Press

Bagus Irawan, 2007, Hukum Kepailitan Perusahaan dan Asuransi, Bandung; Alumni

Djohari Santosa, 2004, Pokok-Pokok Hukum Perkapalan. Yogyakarta:UII Press

E.Suherman, 1979, Masalah Tanggung Jawab pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan,Cet II.Bandung:Alumni

Hasim Purba, 2005, Hukum Pengangkutan di Laut, Perspektif Teori dan Praktek, Medan: Pustaka Bangsa Press

H.M.N Purwosutjipto, 1995, Pengertian Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan, Jakarta

Ismayanti, 2005, Pengantar Pariwisata, Jakarta, Grasindo.

J.C.T.Simorangkir, Rudy Erwin, J.T Prasetyo, 2009, Kamus Hukum. Sinar Grafika. Jakarta

M.A. Moegni Djojodirjo, 1979, Perbuatan Melawan Hukum, Cetakan Pertama, Jakarta: Pradnya Paramita

- Mashudi, Moch.Chaidir Ali, 1995, Hukum Asuransi. Mandar Maju. Bandung
- Masyhur Efendi, 1994, Dimensi /Dinamika Hak Asasi Manusia Dalam Hukum Nasional Dan Internasional, Jakarta:Ghalia Indonesia.
- Muchsin, 2003, Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia, Surakarta:magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret.
- _____, 2003, Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia, Universitas Sebelas Maret, Surakarta,
- Muhammad Muslehuddin, 1999, Menggugat Asuransi Modern. Jakarta: PT Lentera Basritama
- Munir Fuady, 2007, Hukum Kontrak , Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung
- Peter Mahmud Marzuki, 2011, Metode Penelitian Hukum, Jakarta:Kencana
- _____, 2008, Pengantar ilmu Hukum, *Jakarta*:Kencana
- Philipus M. Hadjon, 1987, Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia, Bina Ilmu, Surabaya
- Satjipto Rahardjo, 2000, Ilmu Hukum, Bandung:Citra Aditya Bakti, Cetakan ke V
- Santosa Djohari, 2004, Pokok-Pokok Hukum Perkapalan. Yogyakarta: UII Press
- Shidarta, 2006, Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, Jakarta:Edisi Revisi, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta
- Soerjono Soekanto, 1984, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta: Ui Press
- Subekti R, 1996, Hukum Perjanjian, Intermasa, Jakarta.
- _____, 2000, Pokok-Pokok Hukum Perdata. PT Intermasa. Jakarta
- Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, 2007, Hukum Pengangkutan di Indonesia, Jakarta:Rineka Cipta, Jakarta.

_____, 1991, Hukum Pengangkutan di Indonesia,
Jakarta : PT. Rineka Cipta

Susanti Adi Nugroho, 2012, Hukum Persaingan Usaha di Indonesia dalam teori
dan Praktik serta Penerapan Hukumnya, Cetakan pertama. Jakarta: Kencana
Prenada Media Group

Tampil Anshari Siregar, 2005, Metodologi Penelitian Hukum Penulisan Skripsi
Medan: Pustaka Bangsa Press

Zainuddin Ali, 2010, Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Sinar Grafika

1. Peraturan perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, LN Nomor 64, TLN
Nomor 4849

Undang-Undang nomor 40 tahun 2014 tentang Perasuransian, LN Nomor 337,
TLN Nomor 5618

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-
Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang, LN
Nomor 28, TLN Nomor 2720

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012
tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyabandaran dan Otoritas Pelabuhan,
LN Nomor 629, TLN Nomor 1401

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2015
tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan, LN
Nomor 224

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2016
tentang Daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan Penyeberangan, LN Nomor 413

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2016
tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal, LN Nomor 1428

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan, LN Nomor 1411

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2017 tentang tarif angkutan penyeberangan, LN Nomor 603

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Mahkamah Pelayaran, LN Nomor 1193

Peraturan Menteri Keuangan 15/ PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara, LN Nomor 278

Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Selatan No.4 tahun 2018 Tanggal 18 Juli tentang Retribusi Jasa Usaha.

2. Jurnal dan Makalah

Hendrawan, Andi, *Analisis Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga*, Journal Saintara Vol 3 No.2 , 2019, hlm 54

Mutansyir, Rizal, 2003, *Refleksi Filosofis Atas Perkembangan Ilmu-ilmu Humaniora*, Jurnal Filsafat Jilid 35 No 3 Desember 2003

Utomo, Hari , 2017, *Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal*, Journal Legislasi Indonesia Vol.14 No.01 Maret 2017

Sajitpto Rahardjo, 1993, *Penyelenggaraan Keadilan dalam Masyarakat yang Sedang Berubah*, Jurnal Masalah Hukum

3. Internet

Danu Darmarjati, 2018, " Kapal Kandas di Perairan Palembang, 8 Truk Ikut Terbalik", [https:// hukumonline.com/di-mana-pengaturan-kerugian-konsekuensial-dalam-hukum-indonesia-/](https://hukumonline.com/di-mana-pengaturan-kerugian-konsekuensial-dalam-hukum-indonesia-/), Di akses tanggal 21 September 2019 pukul 13.20 WIB.

Pengaturan Kerugian Konsekuensial dalam Hukum Indonesia,

"[https:// hukumonline.com/di-mana-pengaturan-kerugian-konsekuensial-dalam-hukum-indonesia-/](https://hukumonline.com/di-mana-pengaturan-kerugian-konsekuensial-dalam-hukum-indonesia-/), Di akses tanggal 20 Desember 2019 pukul 16.10 WIB

Transporatasi, Hukum Pengangkutan,

<https://irmamawati.wordpress.com/hukumpengangkutan/>, diakses tanggal 22 Desember 2019, Pukul 13.00 WIB

Hariyanto, Pengertian Asuransi, Tujuan, Fungsi, Jenisnya

<https://ajaib.co.id/pengertian-asuransi-tujuan-fungsi-dan-jenisnya/> , di akses tanggal 20 Februari 2020, Pukul 19.00 WIB